

令和6年第2回北海道議会定例会 予算特別委員会（総合政策部所管） 開催状況

開催年月日 令和6年7月2日（火）

質問者 日本共産党 真下 紀子 委員

答弁者 総合政策部交通政策局交通企画課
交通政策局長、新幹線担当局長
鉄道企画担当課長、
並行在来線担当課長
新幹線推進担当課長

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>一 交通政策について</p> <p>（一）北海道新幹線札幌延伸について</p> <p>札幌延伸が無期延期のごとく開業時期を見通せない状況となりましたけれども、開業時期の5年前倒しを決め、工事の進捗も見通せなくなっていたのに、継続してきた国と鉄道・運輸機構に重大な責任があると私は考えますが、道はどのような認識か伺います。</p> <p>【指摘】</p> <p>大変遺憾とのことですけれども、先日、鉄道・運輸機構の北海道局を訪ねましたが、全く責任を認めていませんし、そういう認識には至っておりませんので、道の方から改めて伝えていただきたいと思います。</p> <p>（二）機構からの説明について</p> <p>北海道新幹線の整備に関する有識者会議が5月10日に開催されました。その中で、当初の計画からどのような状況が発生して結果的に3年～4年の遅れとなったのか、しっかりと分析し、わかりやすく説明する必要があると意見が出されています。</p> <p>道は、1日も早い開業を求めています。その前に、こうした事態に至った原因、技術的課題、今後の見通し、B/Cの見直し等について、具体的な説明を求めたのでしょうか。</p> <p>【指摘】</p> <p>その説明は不十分だと思います。改めて説明を求めべきですし、延期の検証はこれからという説明ですけれども、この中でもきちっと説明するように求めるべきだと思います。</p>	<p>【新幹線担当局長】</p> <p>札幌延伸に係る今後の見通しについてでございますが、この度、鉄道・運輸機構から国土交通大臣に対して、複数のトンネルにおいて工事が3～4年程度遅延しており、現在もお地質不良が継続していることなどから、工程短縮策をもってしても、2030年度末の開業が極めて困難であること、加えて、新たな開業時期については、現時点では具体的に示すことは技術的に困難である旨、報告がされたところでございます。</p> <p>道といたしましては、北海道新幹線の札幌開業は道民の悲願であり、長年にわたり、地元自治体や関係者の皆様が一丸となって取り進めてきた一大プロジェクトであることを踏まえ、この度の鉄道・運輸機構の判断は大変遺憾と言わざるを得ず、その旨、国や鉄道・運輸機構に伝えたところでございます。</p> <p>【新幹線推進担当課長】</p> <p>鉄道・運輸機構からの説明についてでございますが、この度の鉄道・運輸機構から国土交通大臣への報告を受けまして、道といたしましては、国と鉄道・運輸機構に対し、5月14日に緊急要望として、1日も早い完成・開業を求めたほか、大臣への報告内容や大臣からの指示事項について、速やかな地元関係者への丁寧な説明を求めたところであり、同月29日には、国、鉄道・運輸機構、地元関係者により関係者会議を開催しまして、この度の大臣への報告に至った理由や、経過の詳細等につきまして説明を受けたところでございます。</p> <p>なお、事業再評価につきましては、国において令和4年度に実施され、開業後の交流人口の拡大や沿線地域の活性化などを通じた効果も含め、総合的に評価して、事業継続と判断されたものと承知してございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>(三) 有識者会議の検討状況について</p> <p>工事の現状だけではなく、6,445億円の工事費を増額して5年前倒したにも関わらず、羊蹄トンネルは掘削停止となったほか、複数のトンネルで掘削できない事態が生じているわけであります。しかし、いずれも自然を理由にするなら、あまりにも無責任ではありませんか。</p> <p>有識者会議のメンバーからは、事前調査を行っても実際に掘削するまで把握できない事象があることを理解してもらうことが重要と、こうした逃げの意見が出ています。そうすると今後も想定を超える事態が否定できないという理解でよろしいですか。</p> <p>【再質問】</p> <p>これまでこういった技術が特別発達しているわけではないわけです。そうすると、新たにボーリング調査をしても、リスク回避、それからリスクの低減、これは本当に出来るのですか。想定を超える事態というのは、あり得るのではないですか。</p> <p>【指摘】</p> <p>工事期間の短縮と難しい工事のために、もうすでに6人も亡くなっています。リスク回避しながらと言いますが、想定以上のことが起きる可能性がある中、危険な工事があるということ、これは認めていただきたいと思えます。</p> <p>(四) 事業費の地方負担について (欠)</p> <p>(五) 法定負担の見直しについて</p> <p>工事の見通しが立たない中、後年度の工事費がどうなるのか。今後増額するなら、法定負担が変わらない限り、見通しのない青天井の事業費となり得るわけです。</p> <p>事業費の増額についてはこれからの議論になりますけれども、少なくともこれまでの地方負担を継続するのか、変更を求めて負担軽減を求めるのか、検討が必要ではないかと考えますが、いかがですか。</p> <p>【指摘】</p> <p>その範囲では負担が過大になることは否めないと思えます。費用対効果を過大評価して延々と工事を続けることは私は認められないと考えます。</p>	<p>【新幹線推進担当課長】</p> <p>今後の見通しについてでございますが、5月29日に開催しました関係者会議におきまして、鉄道・運輸機構から羊蹄トンネルにおける新たな巨大岩塊の出現、また、渡島トンネルにおける地質不良の継続など、今後も工程に影響を与えるリスクが想定される旨、説明があったところでございます。</p> <p>鉄道・運輸機構におきましては、今後のリスクを把握するため、新たなボーリング調査などを行っており、今後、国の有識者会議やトンネル工事の実務に詳しいメンバーで構成しますワーキングチームの知見を活用しながら、リスクの回避、低減を図っていくこととしております。</p> <p>【新幹線推進担当課長】</p> <p>今後の見通しについてでございますが、鉄道・運輸機構からは今後も工程に影響を与えるリスクが想定される旨、説明があったところでございますが、鉄道・運輸機構におきましては、今後のリスクを把握するため、新たに長尺ボーリング調査などを行っており、今後、有識者会議やワーキングチームの知見を活用しながら、リスクの回避、低減を図っていくこととされております。</p> <p>【新幹線推進担当課長】</p> <p>地方負担の見直しについてでございますが、北海道新幹線の事業費に係る地方負担については、全国新幹線鉄道整備法に基づき、整備新幹線の財源スキームにおきまして、全体の事業費から、新幹線の運行事業者であるJR各社の貸付料を除いた額の3分の2を国が、残りの3分の1を都道府県が負担することになってございます。</p> <p>道といたしましては、地方負担の軽減に向けまして、コスト縮減はもとより、貸付料などさらなる財源確保につきまして、引き続き、国及び鉄道・運輸機構に強く求めてまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>(六) 新幹線の赤字による地方路線への影響について JR北海道の綿貫社長は新幹線問題と地方路線とは別だと述べております。しかし、新幹線開業を2030年度黒字化の唯一の根拠としていた、この前提が崩れて、そして現状の新幹線の赤字が延々と続くとなると結果として、JR北海道の経営を大きく圧迫することになります。地方路線の継続に影響を与えないように、どう取り組むのですか。</p> <p>(七) 環境負荷低減をめざした交通網の検討について 道はこれ以上の廃線とならないように利用拡大を進めるものと承知をしています。今、答弁でおっしゃいました。中でも、貨物輸送のみならず、鉄道輸送の環境負荷が車に比べて低いことが評価分析で示されたことは評価できます。環境負荷の低減と効率化を進めるために、十勝で行われているモデル事業だけではなく、エリアごとに利用実態と課題を整理して、実用化を図る協議会を作って進めていくべきではないですか。</p> <p>(八) 並行在来線のバス転換の見直しについて 24日の日に余市の齊藤啓輔町長は、並行在来線余市・小樽間について、住民の利便性確保が絶対条件として、バス転換合意のこの前提が崩れれば、合意を見直す必要があると発言をされております。後志ブロック会議も次回開催のめどがたっていません。新幹線札幌延伸が無期延期のごとくという新たな事態にある中、並行在来線のバス転換を絶対視せず、議論の必要があるんじゃないでしょうか。</p> <p>【再質問】 1定議会で、このブロック会議ですけど、適時適切に開催すると答えて、今度は早期に開催すると答えたわけですけど、めどを示していただけませんか。</p> <p>【指摘】 早期に具体化して示していただくように求めておきます。</p>	<p>【鉄道企画担当課長】 経営への影響などについてでございますが、JR北海道は、長期経営ビジョンにおいて、新幹線札幌延伸の効果も取り込むことで経営自立をめざしていくこととしておりますが、新幹線札幌開業の時期に遅れが生じた場合には、経営自立も遅れるとされているところでございます。 こうした中、JRの経営自立に向けては、本年3月に発表された中期経営計画に掲げられた取組を着実に進めていくことが重要と考えておりまして、道といたしましても、北海道鉄道活性化協議会を中心にJRや地域の関係者と黄線区の利用促進策を展開することによって、路線の維持・活性化に向けて、取り組んでまいります。</p> <p>【鉄道企画担当課長】 道内鉄道ネットワークの評価分析などについてでございますが、この度の評価分析結果により本道の鉄道ネットワークが観光をはじめ物流や環境など様々な観点から大きな価値を有していることについて、各線区の特性を活かした利用促進の取組に繋げるための基礎的なデータとして、客観的に整理されたところでございます。 道といたしましては、こうした評価分析結果につきまして、JRや各線区の沿線協議会構成自治体など、幅広い関係者と共有を図りながら、道内外に本道の鉄道ネットワークの重要性や役割を広く発信するとともに、路線の維持・活性化に向けた様々な取組の展開に活用してまいります。</p> <p>【並行在来線担当課長】 函館線「長万部・小樽間」についてであります。後志地域における新たな交通体系の検討にあたっては、並行在来線対策協議会后志ブロック会議において、「バス方式」とする方向性を確認したことを踏まえ、利用実態や地域の実情を考慮した具体的な運行ルートやダイヤなどに関し、関係するバス会社や沿線自治体との検討を重ねてきています。 道といたしましては、関係者間において、新幹線工事に関する情報共有を図りながら、地域の皆様の暮らしや観光などで利用される方々にとっての利便性に配慮し、引き続き、沿線自治体の皆様とともに検討を進めることが重要との考えのもと、次回ブロック会議が早期に開催できるよう、関係者の方々と一層の連携を図りながら対応してまいります。</p> <p>【並行在来線担当課長】 次回後志ブロック会議の開催についてでございますが、沿線自治体の皆様とともに検討を進めることが重要との考えのもと、引き続き、早期に開催できますよう、関係者の方々と一層の連携を図りながら対応してまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>(九) バス路線維持及びドライバーの確保対策について</p> <p>バス事業者が運転手不足でバス路線を減便する中、これまでの対策では間に合っていない。地方の生活バス路線の維持に加え、インバウンドの増加と並行在来線の新路線の追加が果たして可能なかどうか、十分な検証を行った上で対策をとっていきべきではないかと考えますが、見解を伺います。</p> <p>【指摘】</p> <p>対策の効果が十分に出ていない中で、それを踏まえてしっかり対策をとっていただきたいというふうに思います。</p>	<p>【交通政策局長】</p> <p>バス路線の維持等に関しまして、今後の道の対応についてでございますが、道では、平成29年度に「運転体験・合同就職相談会」の開催や若手育成プログラムの作成などを通じまして、バス事業者と連携した取組を開始して以降、現在においても、全道各地での合同就職相談会の開催や、道外での就職イベントへの出展など内容を充実しながら取組を進めているところでございます。また、並行在来線については、先ほども課長の方から答弁させていただきましたが、これまでの間、沿線自治体とともに、並行在来線対策協議会を中心に、線区の特徴や地域の実情などを考慮した協議を進めてきたところでございます。</p> <p>バス事業につきましては、地域の皆様の暮らしはもとより、観光などで利用される方々にとって重要な役割を担っておりますが、高齢の運転手の退職などにより、多くの事業者が運転手不足に直面していると認識しております。公共交通を取り巻く環境が一段と厳しさを増している中で、道としては、引き続き、運転手の確保や地域の実情に応じた地域交通の最適化など、持続可能な地域交通の確保に向けてしっかり取組を進めてまいりたいと考えております。</p>